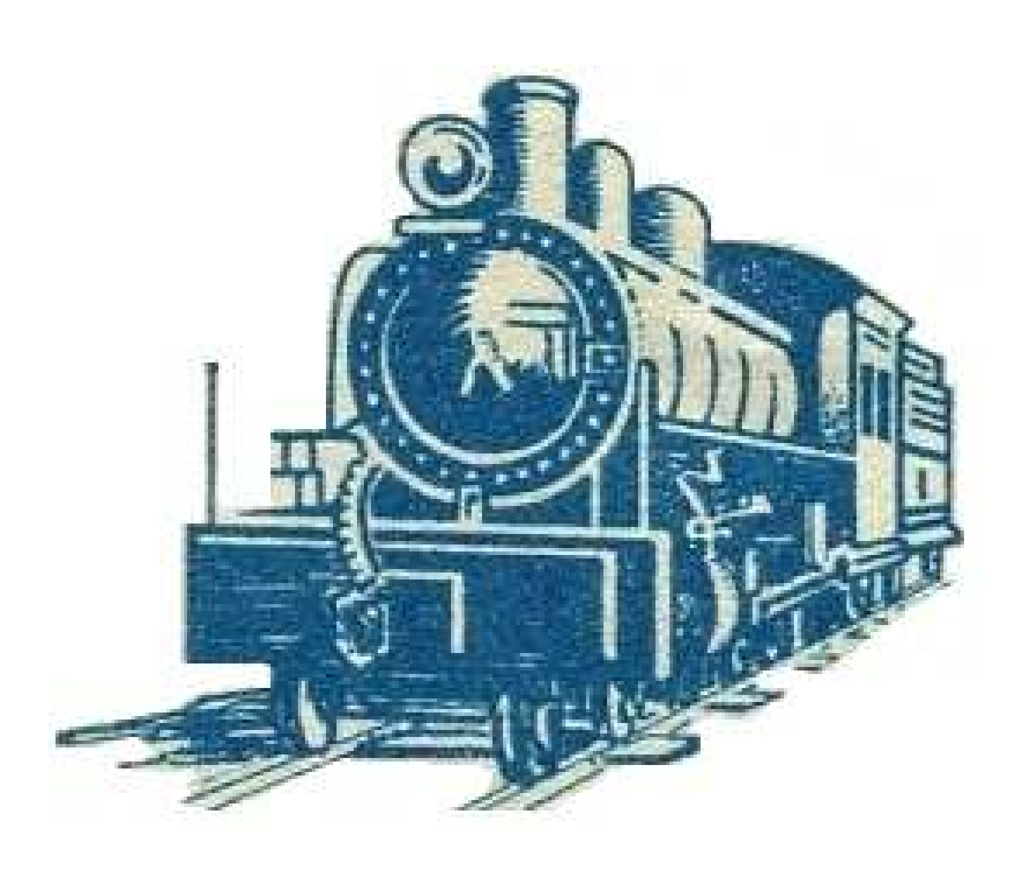


Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 11 - août 2014



Les Colis Postaux

« B.C.K. »

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – ***lindekens.bogaerts@skynet.be***



Lindekens Thomas



Herreweghe Jean



Vander Marcken Luc



Lindekens Philippe

SOMMAIRE

EDITORIAL

Chers lecteurs, une nouvelle fois, notre ami et co-rédacteur Jean Herreweghe vous fait profiter de ses connaissances à propos du chemin de fer du Congo Belge. Il signe un splendide article de 43 pages reproduit ci-dessous (en intégralité) sur "les colis postaux du B.C.K.".

Bonne lecture.

Le prochain numéro sera le numéro spécial annuel d'octobre, qui sera cette année consacrée à commémorer les 100 ans du début de la première guerre mondiale – nous nous intéresserons donc à la première guerre mondiale au Congo Belge (relation Congo - Belgique) et aux opérations de la Force Publique en Est Africain Allemand.

Ce bulletin spécial sera aussi disponible en version papier ainsi que le recueil des bulletins de 2014. Sur demande, le Spécial 2013 - Baudouin type Marchand et le premier recueil seront également réimprimés.

Ces ouvrages seront aussi achetables lors de l'exposition nationale d'Aerschot les 3, 4 & 5 octobre 2014.

www.brabantphil14.be

Les Colis Postaux B.C.K.

Par Jean Herreweghe



1.La Compagnie - Historique

1906 voit la création de trois grandes sociétés épaulées par la SOCIETE GENERALE DE BELGIQUE. L'Etat Indépendant participe aussi à la constitution de ces trois sociétés qui portent les noms de : UNION MINIERE DU HAUT-KATANGA, FORMINIERE et B.C.K.

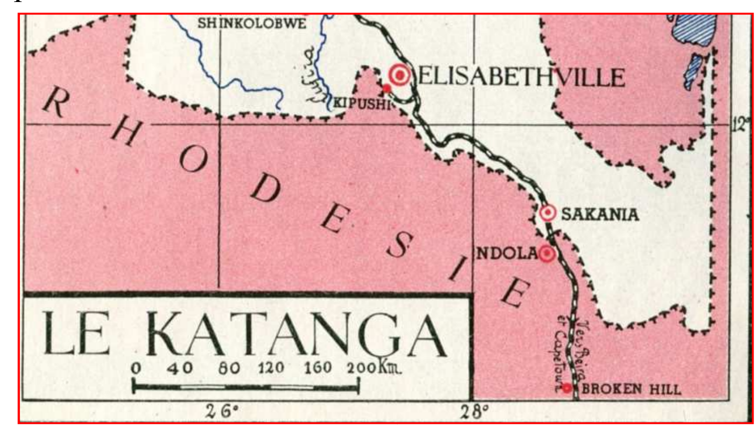
Avant tout, il fallait réaliser, matérialiser la pensée de Léopold II qui désirait doter le Congo de voies de communication pratiques. Un des buts de l'établissement d'une voie ferrée au Katanga était de résoudre le problème du transport sans avoir recours à cette plaie de l'Afrique Centrale : le portage.

Voici comment l'explorateur FRANCQUI décrit le portage et les souffrances endurées par une expédition, en 1892, c'est à dire bien avant l'établissement du chemin de fer : « Notre expédition avait duré 14 mois; nous avions parcouru à pied, en pays inconnu, souvent dans des régions désertiques et où il régnait une incessante disette, exactement 6.212 km, par étapes journalières de 16 à 18 km. De 625 que nous étions au départ de Lusambo, nous rentrions au nombre d'une centaine. Nous n'avions pas tiré un coup de fusil contre les populations; nous n'avions pas eu un seul conflit avec elles, mais la faim, la fatigue, la maladie nous avait couté 85 % de notre personnel et la mort de notre compagnon, le commandant Bia. ».

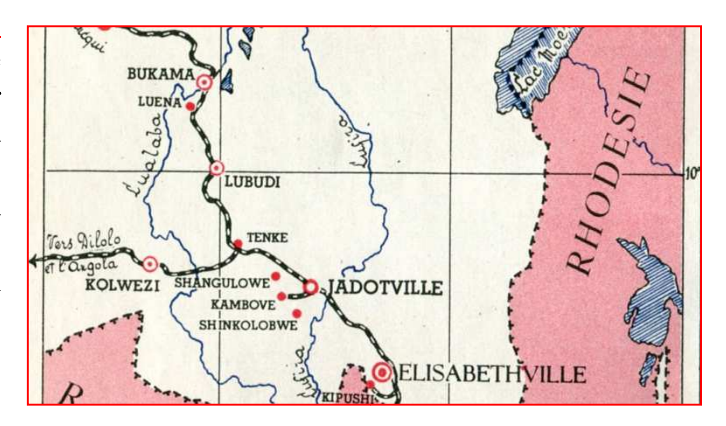


Jean JADOT, 1862-1932.

Léopold II fait appel à Jean JADOT qui venait de rentrer de Chine où il avait achevé la construction du chemin de fer de Pékin à Hankou, long de 1.250 km. C'était donc un spécialiste. II n'y a plus de temps à perdre car il est urgent de relier le Katanga à la côte. L'exploitation des mines de cuivre, récemment découvertes, doit pouvoir commencer et il faut pouvoir acheminer sur place matériel, outillage et équipement.

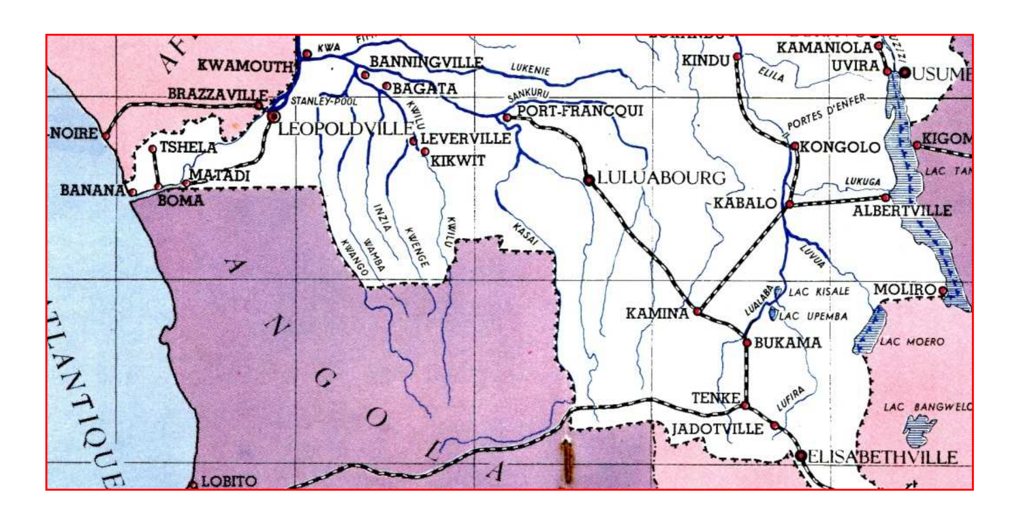


a) SAKANIA – ÉLISABETHVILLE. On prévoit la construction d'un centre, le futur Elisabethville, et la création d'une fonderie de cuivre pour l'Union Minière à Lubumbashi. L'établissement d'un chemin de fer s'imposait donc pour de multiples raisons. La seule solution rapide consiste à relier ELISABETHVILLE au rail rhodésien dont le point terminus est BROKEN HILL. II suffirait de construire 200 km de rail en territoire congolais et 200 autres kilomètres depuis Broken Hill jusqu'à la frontière du Katanga. Des contacts sont pris avec les dirigeants des chemins de fer rhodésiens et un accord est conclu, en Janvier 1909. Les Anglais prolongeront leur voie ferrée jusque NDOLA, poste frontière rhodésien. Les Belges partiront de SAKANIA, poste frontière congolais, pour atteindre Elisabethville. Les travaux sont immédiatement entamés. Le 11 décembre 1909, le rail atteint la frontière rhodésienne. Sans désemparer, la construction se poursuit vers le nord et, le 27 septembre 1910, la première locomotive atteint Elisabethville. Tous les efforts vont être maintenant tentés pour réaliser « la voie nationale », dont les sections seront : Elisabethville - Bukama, par rail, Bukama - Kongolo, par eau, Kongolo - Kindu, par rail, Kindu - Ponthierville, par eau, Ponthierville - Stanleyville, par rail, Stanleyville - Leopoldville, par eau, Leopoldville - Matadi, par rail.



b) ÉLISABETHVILLE – BUKAMA (Lualaba). Les nombreuses missions envoyées pour étudier le terrain et reconnaitre le tracé ont permis d'entamer rapidement les travaux. Le premier objectif est la liaison avec le Lualaba, au port de Bukama, ou les bateaux du C.F.L. accostent depuis 1911. On va donc relier, au plus vite, Elisabethville et Bukama. Les travaux, à peine ralentis par la guerre en Europe, sont poursuivis opiniâtrement. En 1918, Bukama est atteint.

c) BUKAMA - PORT-FRANCQUI. L'existence d'une voie d'acheminement vers le Katanga, par Bukama - Kindu - Ponthierville - Stanleyville - Leopoldville - Matadi est, certes, une bonne chose; mais le parcours reste très long (3.850 km) et très onéreux à cause des nombreux ruptures de charges (chargements et déchargements). Si l'on veut raccourcir ces distances et atteindre rapidement Léopoldville, il faut lancer une voie en direction du Kasaï. Mais quel endroit choisir comme point terminus? On songe à CHARLESVILLE, LUSAMBO, BASONGO et ILEBO.



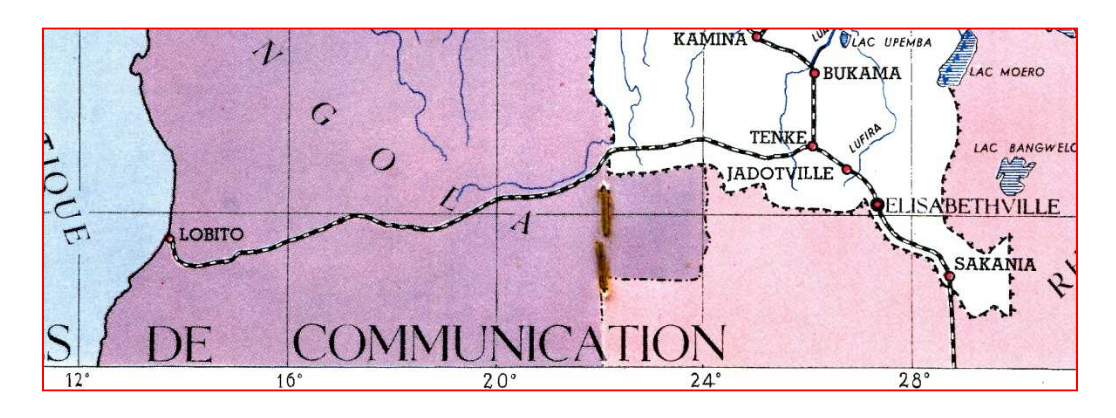
Ce dernier endroit emporte les suffrages des ingénieurs et l'on entame les travaux de la voie par les deux extrémités en 1923: au départ de Ilebo (dont le nom sera bientôt changé en PORT-FRANCQUI) et au départ de Bukama. Le grand problème qui préoccupe Jean Jadot est le recrutement de travailleurs car la région est pauvre en hommes et en vivres. Mais, heureusement, les volontaires accourent en masse et leur nombre atteint rapidement les deux mille hommes. Le problème de leur ravitaillement n'est pas une mince affaire car, chaque semaine, il fallait amener, pour eux, 15 tonnes de vivres. La situation sociale de la région avait apporté sa solution au problème de cette main d'œuvre. Nous sommes en pays de Bakuba. Cependant, ce sont les Baluba qui s'engagent. Pourquoi? Les Baluba sont considérés, depuis longtemps, comme des semi-esclaves par les Bakuba. Aussi, les conditions de travail et de salaire qu'on leur propose leur paraissent-elles alléchantes. II n'en faut pas plus pour décider les Baluba à mettre leurs bras au service du rail. Cette question de main-d'œuvre résolue, on entame les travaux : déboisement, acheminement du matériel, rails, boulons, traverses, etc.

Trois ans plus tard, en 1926, les chantiers sont déjà à 320 km au delà de Port-Francqui et, dans l'autre direction, à 550 km au delà de Bukama. Et les travaux se poursuivent. L'expérience aidant, l'entreprise progresse à un rythme accéléré. Un millier d'Européens et près de cent mille travailleurs congolais participèrent à la construction de la voie ferrée. De Belgique, on fit venir 170.000 tonnes de matériel et d'approvisionnements divers.

En 1928, la jonction se fait et la construction achevée. Le Roi Albert et la reine Elisabeth assistèrent à l'inauguration du rail.

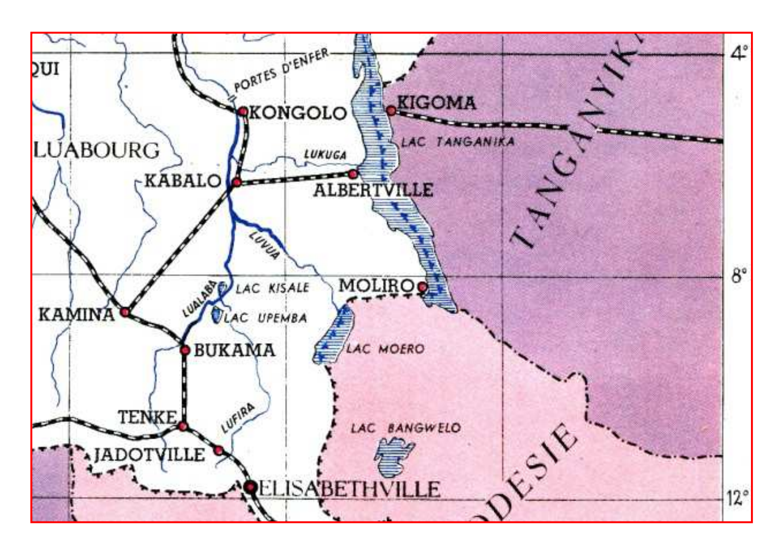
d) TENKE - DILOLO. Ainsi donc, en 1928, le Katanga possède déjà d'excellentes communications :
1. Le rail direct :
Elisabethville - Sakania - Buluwayo - Le Cap : 3.700 km.
2. La voie nationale mixte fer/eau:
Elisabethville - Bukama - Lualaba - Stanleyville - Léopoldville - Matadi : 3.850 km.
3. La voie nationale mixte fer/eau:
Elisabethville - Port-Francqui - Léopoldville - Matadi: 2.800 km.

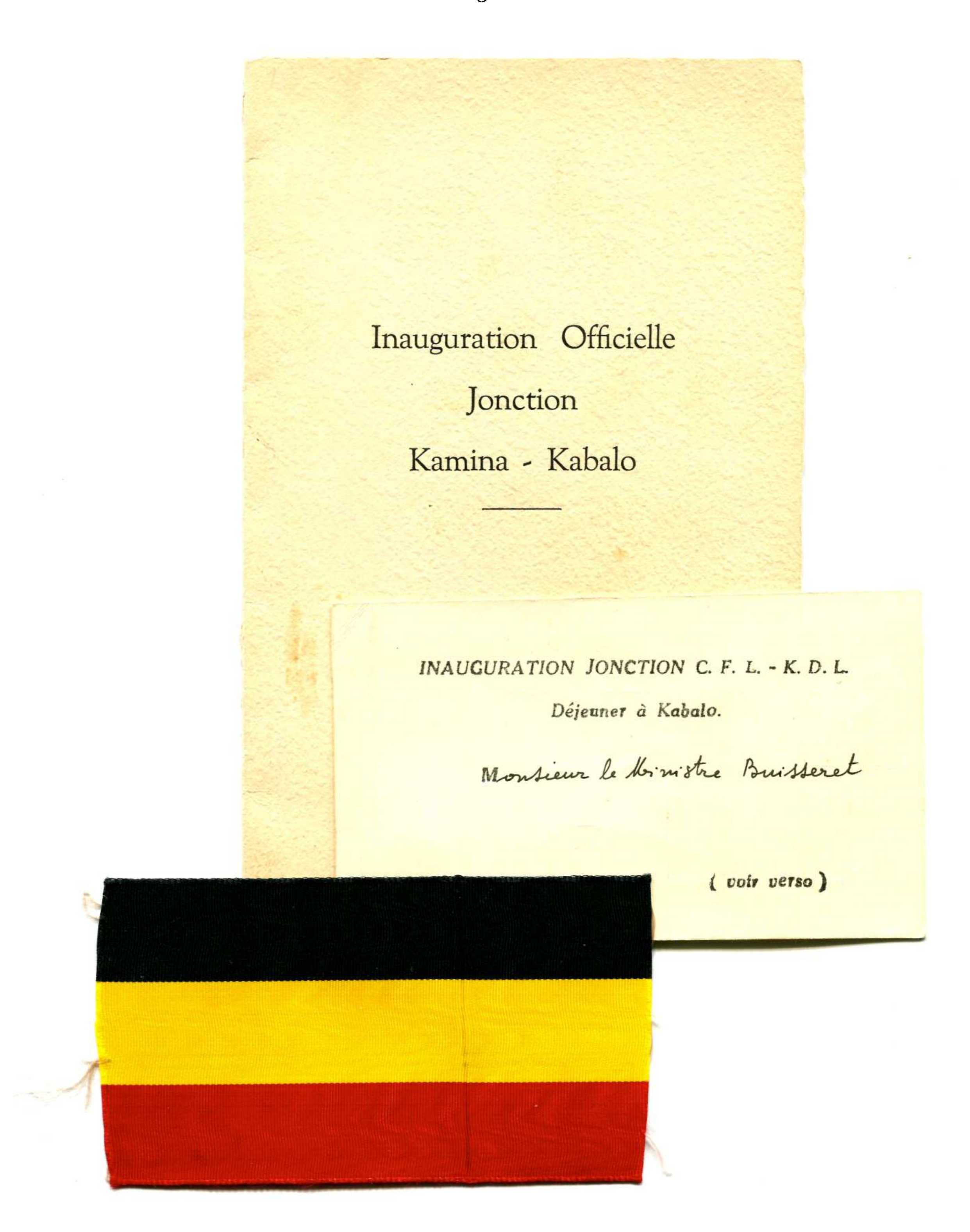
Cependant, ces trois parcours sont encore longs, ils exigent de multiples ruptures de charge et sont, par conséquent, très onéreux. Depuis longtemps, une voie avait attiré l'attention des spécialistes : le parcours à travers l'Angola pour atteindre l'Océan Atlantique au petit port de LOBITO, situé à 1.800 km seulement d'Elisabethville.



Ce dernier itinéraire est donc le plus court et permet, en même temps, de desservir la zone minière de RUWE, KOLWEZI, MUSONOI. La région minière de Rhodésie désirait également évacuer ses minerais par Lobito. II s'imposait, par conséquent, de concilier les intérêts du Katanga et de la Rhodésie. Dans ce but, le B.C.K. entreprit, des 1907, des négociations avec le BENGUELA RAILWAY qui possédait une petite ligne côtière entre BENGUELA et LOBITO.
En 1908, le gouvernement portugais accepta de prolonger cette voie jusqu'a la frontière du Katanga et les travaux furent entamés. Vingt ans plus tard seulement, lorsque les travaux en territoire angolais furent suffisamment poussés, la ligne Dilolo - Tenke fut entamée et terminée, en 1931.

e) KAMINA – KABALO. En 1952 fut réalisé une jonction BCK et CFL entre Kamina et Kabalo (201 km) afin de rejoindre Albertville (actuelle Kalemie) sur le Lac Tanganyika. Ceci mettait le Haut-Katanga en relation avec le territoire du Tanganyika (actuelle Tanzanie), le Ruanda-Urundi (actuels Rwanda et Burundi) et l'Océan Indien via le port de Dar Es Salaam.





Menu du déjeuner, placement à table de Mr le Ministre Buisseret et coupon du ruban d'inauguration.

Inauguration de la jonction C.F.L. – K.D.L. Gare de Kabalo, le 9 août 1956.

La Compagnie - Caractéristiques du réseau

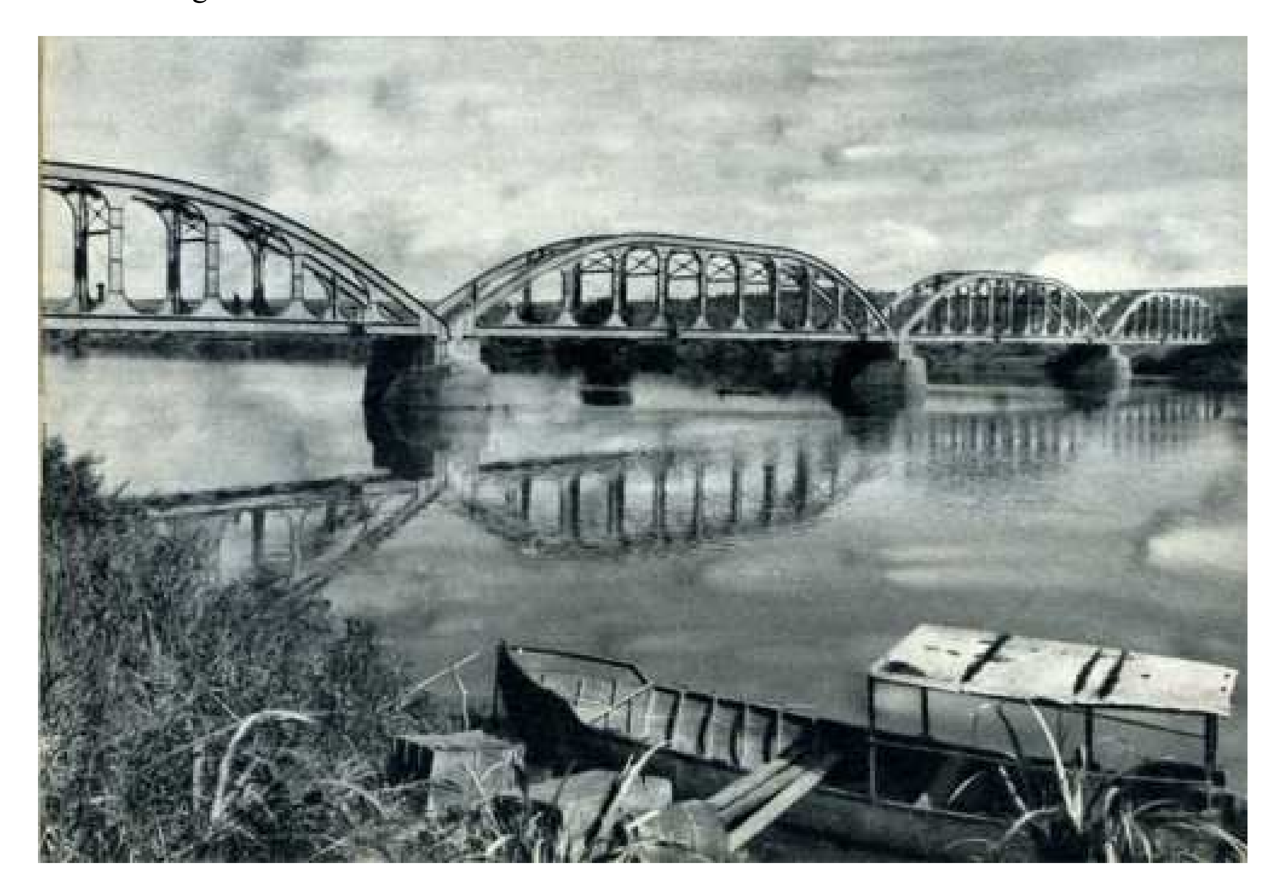


Une fois achevée la construction des différentes lignes, la compagnie s'attacha à assurer l'exploitation, tout en améliorant les conditions de transport, pour répondre aux exigences d'un trafic toujours croissant. Le réseau exploité par le B.C.K. comprend les lignes suivantes :

- de SAKANIA a BUKAMA	710 km
- de BUKAMA à PORT-FRANCQUI	1.123 km
- de TENKE à DILOLO	522 km
- de KAMINA à KABONGO	201 km
- embranchements divers	92 km
Total	2.648 km.

L'écartement des voies B.C.K. est celui adopté dans toute l'Afrique australe : 1,067 m. L'exploitation se fait à voie unique avec gares de croisement. La sécurité de la circulation est assurée, ici encore par le bloc-système à bâton-pilote électrique, type Webb-Thompson.

Signalons les ouvrages d'art suivants :



(Grand pont sur le Lualaba à Bukama)

— le grand pont de 248 m qui franchit le Lualaba à Bukama et comprend quatre travées métalliques de 62 m de portée;
— le pont sur le Lubilash, à Luputa : 126 m;
— le pont sur le Lualaba, de la ligne Tenke - Dilolo : 104 m.

La Compagnie - Le matériel et le personnel

Le parc de locomotives comportait, au 31 décembre 1956 :

a) locomotives de ligne :

à vapeur	115
diesel électriques	2
électriques	12

b) locomotives de manœuvre :

à vapeur	52
diesel hydrauliques	9
diesel mécaniques	3
électriques	5

c) autorails 3

Le pare de wagons comportait :

a) wagons de marchandises :

fermés	962
ouverts	1.649
à trémies	466
de types divers	329

b) voitures de service 75

voitures à voyageurs et fourgons 111

Le personnel affecté en Afrique à l'exploitation du réseau comprenait, au 31 décembre 1958, 13.725 agents congolais et 691 agents européens.

La Compagnie - K.D.L. - L.K.D. - B.C.K. - C.F.K. ?

Dans l'histoire du B.C.K., on rencontre plusieurs noms, formes d'initiales, dont le sens échappe le plus souvent aux profanes. On remarque des voitures marquées K.D.L., des locomotives L.K.D., des fourgons C.F.K. et du personnel portant des insignes B.C.K. Démêlons ensemble cet imbroglio.


Hutte d'unn cantonier indigène. L. K. D. - B. C. K. — Hut va een inlandsch kantonier. L. K. D. - B. C. K.

a) En 1891, sous l'impulsion du roi Léopold II, la COMPAGNIE DU KATANGA fut constituée par la COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE (C.C.C.I.), en vue d'effectuer l'exploration du sud de l'Etat Indépendant. Elle conclut deux conventions avec ce dernier : en mars 1891 et en mai 1896. Ces deux conventions imposaient à la Compagnie du Katanga certaines obligations d'occupation et de mise en valeur du Katanga. En contrepartie, l'Etat Indépendant lui concédait la pleine propriété du tiers des terres domaniales situées dans les territoires visés par la convention de 1891. Pendant 99 ans, la Compagnie du Katanga pouvait exploiter le sous-sol dans les terrains concédés. Devant l'impossibilité matérielle de fixer les limites de ces terrains, l'Etat Indépendant et la Compagnie du Katanga décidèrent de mettre leurs biens en indivision. Ils constituent, en 1900, le COMITE SPECIAL DU KATANGA.

b) Le COMITE SPECIAL DU KATANGA (C.S.K.) va gérer les biens indivis de l'Etat et de la Compagnie du Katanga, en partageant les bénéfices au prorata des deux tiers pour l'Etat et d'un tiers pour la Compagnie du Katanga) En 1902, le C.S.K. crée la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU KATANGA (C.F.K.) dont les objectifs sont, d'une part, relier Elisabethville aux voies rhodésiennes (ce sera la ligne vers Sakania); d'autre part, relier Elisabethville à un port situé sur le Lualaba (ce sera la ligne vers Bukama).


COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU KATANGA
SOCIÉTÉ CONGOLAISE À RESPONSABILITÉ LIMITÉE
SIÈGE SOCIAL À ELISABETHVILLE (Congo Belge)
CAPITAL SOCIAL AUTORISÉ: 550.000.000 DE FRANCS
REPRÉSENTÉ PAR 1.800.000 ACTIONS ORDINAIRES DE DEUX CENT CINQUANTE FRANCS CHACUNE ET PAR 200.000 ACTIONS PRIVILÉGIÉES DE CINQ CENTS FRANCS CHACUNE, AMORTISSABLES AU PAIR ET REMPLACABLES PAR DES ACTIONS DE JOUISSANCE
ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR
SANS DÉSIGNATION DE VALEUR
Un Administrateur — Un Administrateur
NUMÉRO 075019

Action C.F.K



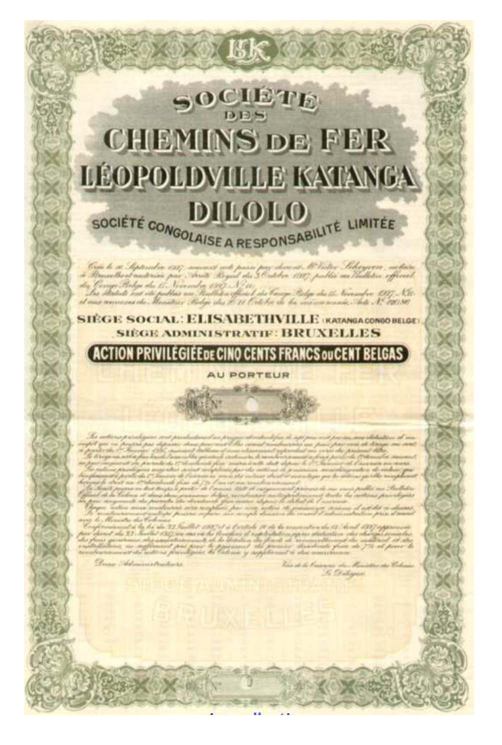
c) En 1906, le C.S.K. et l'Etat Indépendant, avec l'aide financière de la SOCIETE GENERALE DE BELGIQUE, fondent la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA (B.C.K.). Cette dernière se voit assigner les buts suivants :

— réaliser la liaison par rail de Bukama au Bas-Congo;

— opérer des recherches minières dans ces régions.

Pour mener à bien cette tâche, le B.C.K. créera, en 1919, une société filiale, la SOCIETE MINIERE DU B.C.K.

Action B.C.K



d) En 1927, est constitué la Société de Chemin de Fer LEOPOLDVILLE - KATANGA - DILOLO (L.K.D.). Le Gouvernement, principal actionnaire, octroie à la nouvelle société la *concession* des trois lignes : BUKAMA - PORT-FRANCQUI; TENKE - DILOLO et PORT-FRANCQUI - LEOPOLDVILLE.

A cette époque, ces trois lignes sont, soit en construction, soit à l'étude. L'exploitation de ces lignes est toutefois confiée au B.C.K. En fait, il s'agit plutôt d'une opération financière permettant, grâce à un nouvel apport d'argent, d'achever les travaux en cours.

Action L.K.D.



e) En 1952, la société L.K.D. fusionne avec la Compagnie des Chemins de Fer du Katanga C.F.K. sous le nom de SOCIETE DES CHEMINS DE FER KATANGA - DILOLO - LEOPOLDVILLE (K.D.L.). Cette dernière sera la seule *concessionnaire* du réseau ferré katangais.

Action K.D.L.

Le B.C.K., toutefois, en reste l'*entrepreneur* et l'*exploitant.*

La Compagnie - Après l'indépendance (6 juin 1960)

En 1961 la BCK est subdivisée en deux compagnies : une ancienne BCK de droit belge et une nouvelle BCK de droit congolais.

Cette dernière est reprise en 1970 par la Compagnie de chemin de fer de Kinshasa-Dilolo-Lubumbashi et portera le nom de K.D.L..

1974 : fusion des Sociétés de chemins de fer KDL, CFL, (Office congolais des chemins de fer des Grands Lacs), CVZ (Chemins de fer vicinaux du Zaïre), CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa) et CFM (Chemin de fer du Mayombe) en Société nationale des chemins de fer zaïrois (SNCZ).

1991 : dissolution de la SNCZ, création de la SNCZ/Holding et des filiales OCS (Office des chemins de fer du Sud), SFE (Société des chemins de fer de l'Est) et CFU (Office des Chemins de fer des Uele).

1995 : en novembre 1995, dissolution de la SNCZ/Holding et de ses filiales et signature d'un accord cadre cédant l'exploitation des chemins de fer à une société privée dénommée Sizarail, laquelle a été dissoute en 1997.

1997 : reprise de toutes les activités par la SNCC.



Train et passagers SNCC.

2.Les colis-postaux du B.C.K. - Première série (1942). COB: CP18-23.

Le timbre mesure 44 à 46 mm de long sur 31 à 32 mm de haut. Le cadre mesure 40 x 28 mm et contient dans le bandeau du haut la légende CHEMIN DE FER et dans un cartouche en bas BCK.

Le sujet central est une locomotive Mikado de type « 300 » construite à 22 exemplaires pour le BCK en 1922-1925 par les ateliers belges ou français:

- La Franco-Belge (les n° 301 à 304, 313 à 316) à la Croyère.
- La SA Forges Usines et Fonderies Haine-Saint-Pierre (les n° 305 à 308, 317 à 322) à Haine Saint Pierre.
- Les Ateliers de la Meuse (les n°309 à 312) à Liège.



Locomotive CFK n° 305 construite à Haine-Saint-Pierre. . (MRAC.)

Ces locomotives à surchauffe, avec des roues motrices de 1.100 mm et boudins amincis aux deuxième et troisième essieux, brulaient du bois ou du charbon et pesaient 73,8 tonnes.

Cette première émission, à dentelure grossière de 10, fut imprimée par l'imprimerie « Imbelco » à Élisabethville à 32.000 exemplaires. Elle comprend les 6 valeurs suivantes:

1 F rouge
2 F bleu
3 F vert
4 F lilas
5 F jaune pâle
10 F noir



Une fois le stock de timbres épuisé en 1945, il ne fut pas renouvelé.

Les colis-postaux du B.C.K. - Deuxième série (1950). COB: CP24-34.

Une nouvelle série avec 11 valeurs fut imprimée en 1950. Le motif est identique à celui de la première série mais le format est plus petit. Le timbre mesure 32 x 24 mm et le sujet 29 x 20,5 mm. La dentelure est toujours de 10 mais plus régulière.

Ces timbres furent imprimés en feuille de 100 (10x10) et le tirage est inconnu.
La série comprend les 11 valeurs suivantes:

1 F rouge
2 F bleu
3 F vert
4 F rose-lilas
5 F brun
10 F orange
20 F carmin
25 F gris (RRR)
50 F gris
100 F jaune
300 F noir



Le 50 F fut imprimé dans un second temps après les autres. Devait-il pallier un 25 F rapidement épuisé (d'où sa rareté) ou le remplacer ?

Les colis-postaux du B.C.K. - Troisième série (1967). COB: CP35-42.

En 1967, le gouvernement congolais décida de changer la monnaie nationale et opéra en même temps à une dévaluation:
1000 F.C. = 1 zaïre = 100 F.B.
1 zaïre = 100 kutas (K)
Le kuta valait 10 F.C. (1 franc belge)
Les timbres du B.CK. furent surchargés pour s'aligner sur la nouvelle monnaie. La série comprend les 8 valeurs suivantes:

IK / IF rouge
2K / 2F bleu
3K / 3F vert
4K / 4-F rose-lilas
5K / 5F brun
10K / 10F orange
20K / 20F carmin
50K / 50F gris



Ces surcharges sont de deux types différents ;
- pour les 5 petites valeurs, les chiffres sont en caractères épais de 3 mm de haut;
- pour les 3 grosses valeurs, les chiffres sont en caractères fins de 2 mm de haut.

Les colis-postaux du B.C.K. - Quatrième série (1970). COB: CP42-49.

Pour suivre l'inflation rapide de la monnaie Zaïroise, certains des timbres de la troisième série furent resurchargés d'une nouvelle valeur faciale.

La série comprend les 7 valeurs suivantes:

2K / 1K / 1F rouge
5K / 1K / 1F rouge
5K / 3K / 3F vert
5K / 4K / 4F lilas-rose
10K / 1K / 1F rouge
10K / 3K / 3F vert
50K / 4K / 4F lilas-rose



Ces nouvelles surcharges furent apposées à la main à l'aide d'un cachet large surchargeant 4 timbres à la fois. L'encre est mauve, à l'aniline.

Le cadre du cachet est bien visible sur presque tous les blocs de 4 et mesure 62 x 15 mm à l'exception de la gosse valeur de 50K / IK / IF qui mesure 58 x 42 mm.

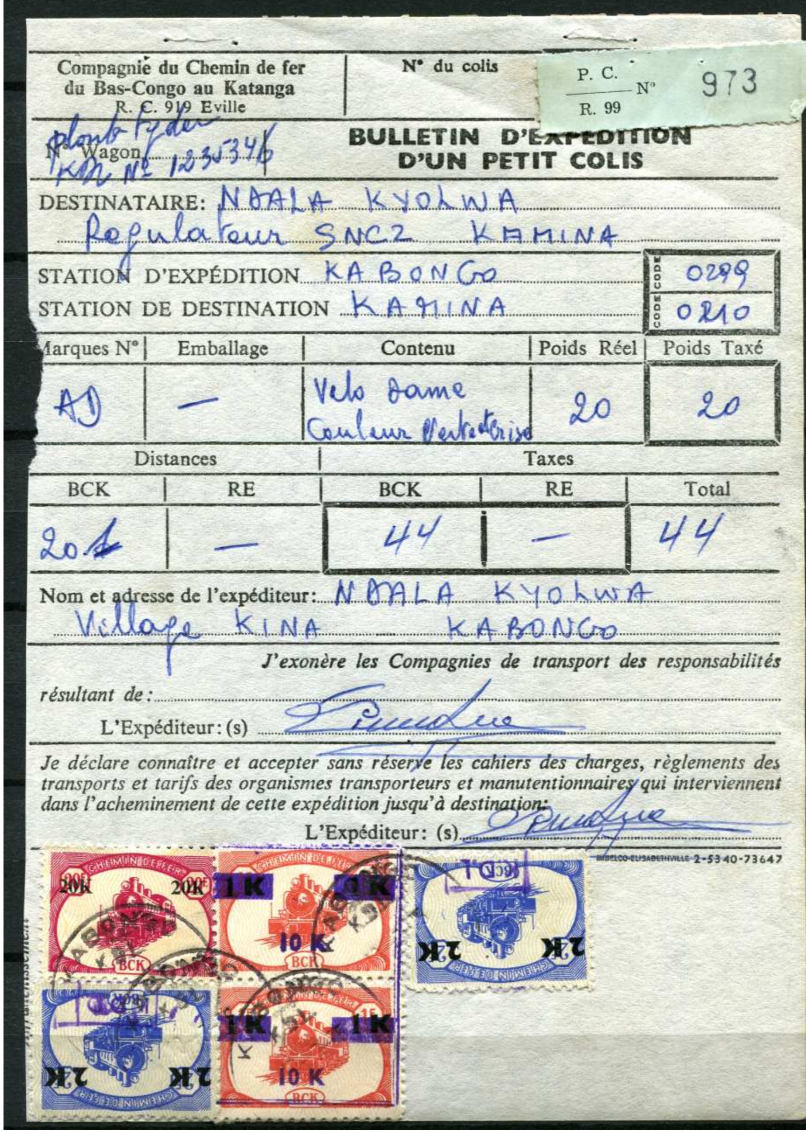


3.Variétés

1/ Les deux valeurs 2K/2F et 50K/50F de la troisième série existent avec une surcharge "K.D.L." dans un cadre de 3 x 7 mm, apposé à la main et à l'encre violette dans le bas du timbre.

Lettre de voiture KDL, BUKAMA, 11-03-75, pour un vélo de dame expédie vers KAMINA. Affranchissement mixte de 44 K avec 2 x 2K (troisième série, surchargé KDL), 20K (troisième série) et 2x 10K (quatrième série). Cachet KDL-III



Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga R. C. 919 Eville

N° du colis

P. C. N° 973 R. 99

N° Wagon plomb Fyder KDL N° 1235346

BULLETIN D'EXPEDITION D'UN PETIT COLIS

DESTINATAIRE: NDALA KYOLWA Regulateur SNCZ KAMINA

STATION D'EXPÉDITION KABONGO — CODE 0299

STATION DE DESTINATION KAMINA — CODE 0210

Marques N°	Emballage	Contenu	Poids Réel	Poids Taxé
AJ	—	Velo dame Couleur [illegible]	20	20

Distances		Taxes		
BCK	RE	BCK	RE	Total
20	—	44	—	44

Nom et adresse de l'expéditeur: NDALA KYOLWA Village KINA KABONGO

J'exonère les Compagnies de transport des responsabilités résultant de :

L'Expéditeur: (s)

Je déclare connaître et accepter sans réserve les cahiers des charges, règlements des transports et tarifs des organismes transporteurs et manutentionnaires qui interviennent dans l'acheminement de cette expédition jusqu'à destination.

L'Expéditeur: (s)

2-5340-73647

2/ Le 20K/20F rouge de la troisième série existe avec une surcharge déplacée.



3/ Les timbres au petit format furent épuisés en 1977 et non remplacés. Le numéro le plus élevé sur un bord de feuille indiquait 351 ce qui laisserait supposer qu'il y aurait eu 40.000 séries du petit format (cfr. O. Cooremans).

Mais certaines valeurs auraient pu avoir plusieurs tirages comme semble l'indiquer ces 5 F et 10 F, connus avec des nuances différentes sur du papier de couleur différente.



4.Utilisation

Des timbres, édités au début de la deuxième guerre mondiale pour le B.C.K. et destinés à l'affranchissement des petits colis transportés par ses services, acquittaient les frais de transport et étaient apposés sur les lettres de voiture accompagnant ces colis. Une fois le colis remis à son destinataire et après vérification, ces lettres de voiture étaient rassemblées à Élisabethville où elles étaient conservées pendant deux ans avant leur destruction. Les timbres du B.C.K. sur ces lettres de voitures étaient oblitérés avec les cachets du B.C.K. ou quelques fois annulés à la plume ou au dateur.

- Première et deuxième série:

Les lettres de voiture, conservées à Elisabethville, étaient détruites après deux ans. Des timbres isolés ou sur fragment ont pu être sauvées de la destruction. On retrouve surtout sur ces fragments des timbres non oblitérés. Des timbres isolés et oblitérés de la deuxième série portent encore au dos les traces de l'impression de ces mêmes lettres de voiture.



Ces lettres de voiture sont de couleur jaune-orange ou orange-beige.

- Troisième et quatrième série :

On retrouve ces timbres sur des fragments ou sur des lettres de voiture avec ou sans affranchissement <u>mixte</u> des troisième et quatrième séries.

Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga
R. C. 919 Eville

N° du co... P. C. 156 N° 538

N° Wagon

BULLETIN D'EXPEDITION D'UN PETIT COLIS

DESTINATAIRE: KADIELE WA DULONGO A BUKAMA LUBUDI

STATION D'EXPÉDITION BUKAMA — CODE 0156

STATION DE DESTINATION LUBUDI — CODE 0149

Marques N°	Emballages	Contenu	Poids Réel	Poids Taxé
AD	MALLE	POISSONS	60	60

Distances		Taxes		
BCK	RE	BCK	RE	Total
120	x	35	—	35

Nom et adresse de l'expéditeur: KADIELE WA DULONGO A BUKAMA

J'exonère les Compagnies de transport des responsabilités résultant de :

L'Expéditeur: (s)

Je déclare connaître et accepter sans réserve les cahiers des charges, règlements des transports et tarifs des organismes transporteurs et manutentionnaires qui interviennent dans l'acheminement de cette expédition jusqu'à destination.

Affranchissement

Lettre de voiture KDL, BUKAMA, 15-02-75, pour une malle de 60 kg de poisson expédiée vers LUBUDI. Affranchissement mixte de 35 K avec 1K et 2 x 2K (troisième série) et 3 x 10K (quatrième série). Cachet KDL-II.

5.Rareté et cotation

(valeurs d'après les offres sur le site Delcampe au 24-05-14.)

- <u>1ère série.</u>

On trouve ces timbres souvent oblitérés (valeur : 20 à 40€ selon le cachet, la série complète oblitérée: 100€). Les timbres neufs sont plus rares (100€ à 130€). La série complète neuve est beaucoup plus rare car selon certains auteurs, il n'en existerait qu'une dizaine.
Pas de feuille complète connue.

La série complète existe en blocs de 4.



Collection privée

- <u>2ème série.</u>

On trouve essentiellement les valeurs jusqu'au 10 F orange. Ces timbres, oblitérés, valent de 30€ à 40€. Neufs, les petites valeurs varient de 75€ à 100 €.

Le 25F gris est extrêmement rare, encore plus s'il est oblitéré (il n'en existerait que 2 exemplaires (cfr O. Cooremans). Et il n'existerait que 5 séries neuves, souvent sans le 25 F. Les grandes valeurs, rares également, de 100F et 300F neuves ont été vendues récemment pour 800€ et 1000€. (Delcampe 2012)

Des ensembles existent. Une paire des petites valeurs oblitérées vaut 100€.





Il existe des blocs de 4 neufs, les 2F bleu et 5F marron (valeur 400€), et des bandes de 4 oblitérées.



Pas de feuille complète connue mais il existe un grand bloc de 32 timbres du 5 Fr marron. (voir scan page suivante).



Collection privée

- <u>3ème série.</u>

Cette série se trouve plus facilement. L'unité neuve vaut de 10€ à 20€ et surchargé KDL, 50€ pour le 50K. Le 2K surchargé KDL est bien plus rare. Une série complète neuve se vend 100 €.

Une paire avec bord de feuille se vend 30€ et les blocs de 4, entre 20€ à 40€.

Pas de feuille complète connue.

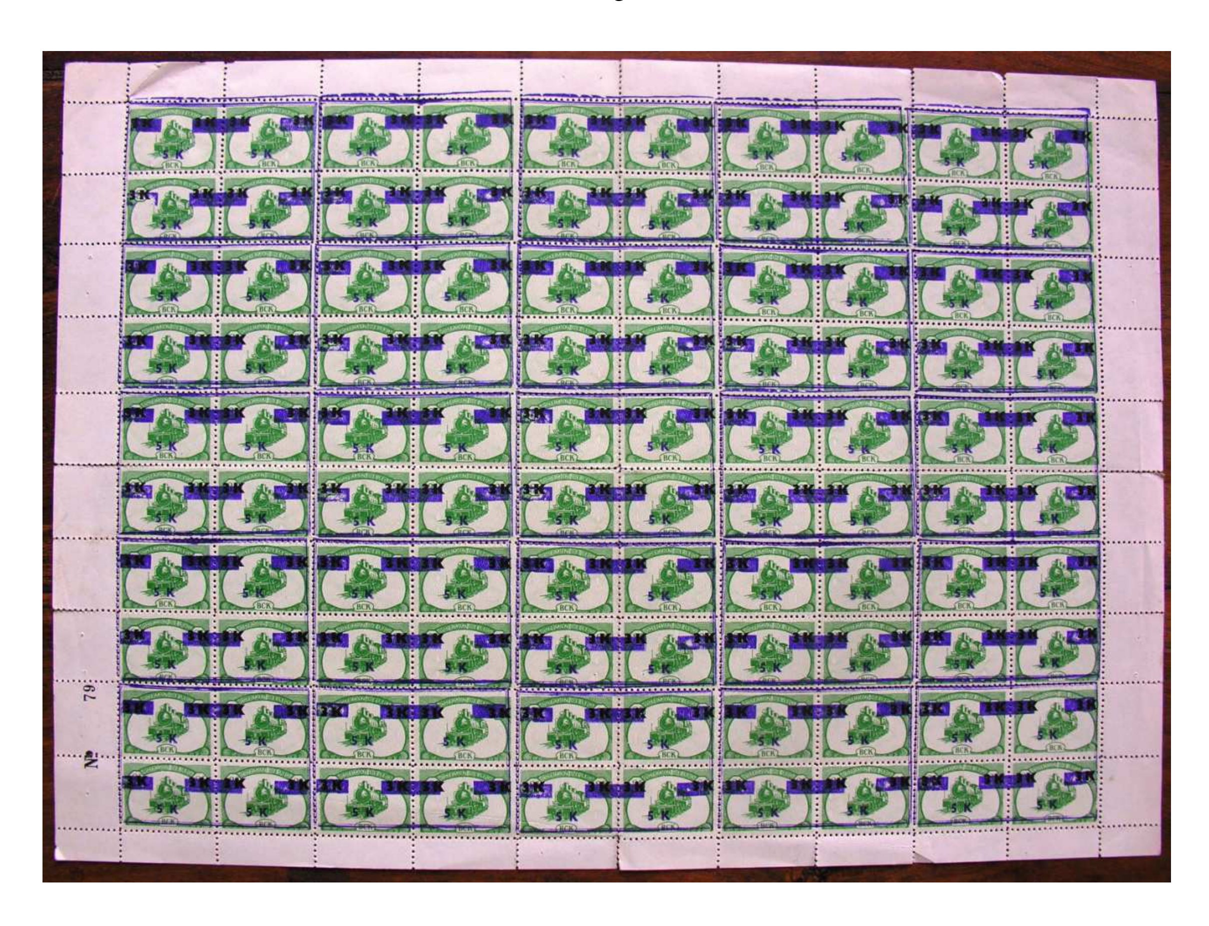
- <u>4ème série.</u>

Cette série se trouve également plus facilement. Certains blocs de 4 se vendent entre 30€ et 40€. La série complète en bloc de 4 se vend 1000€.

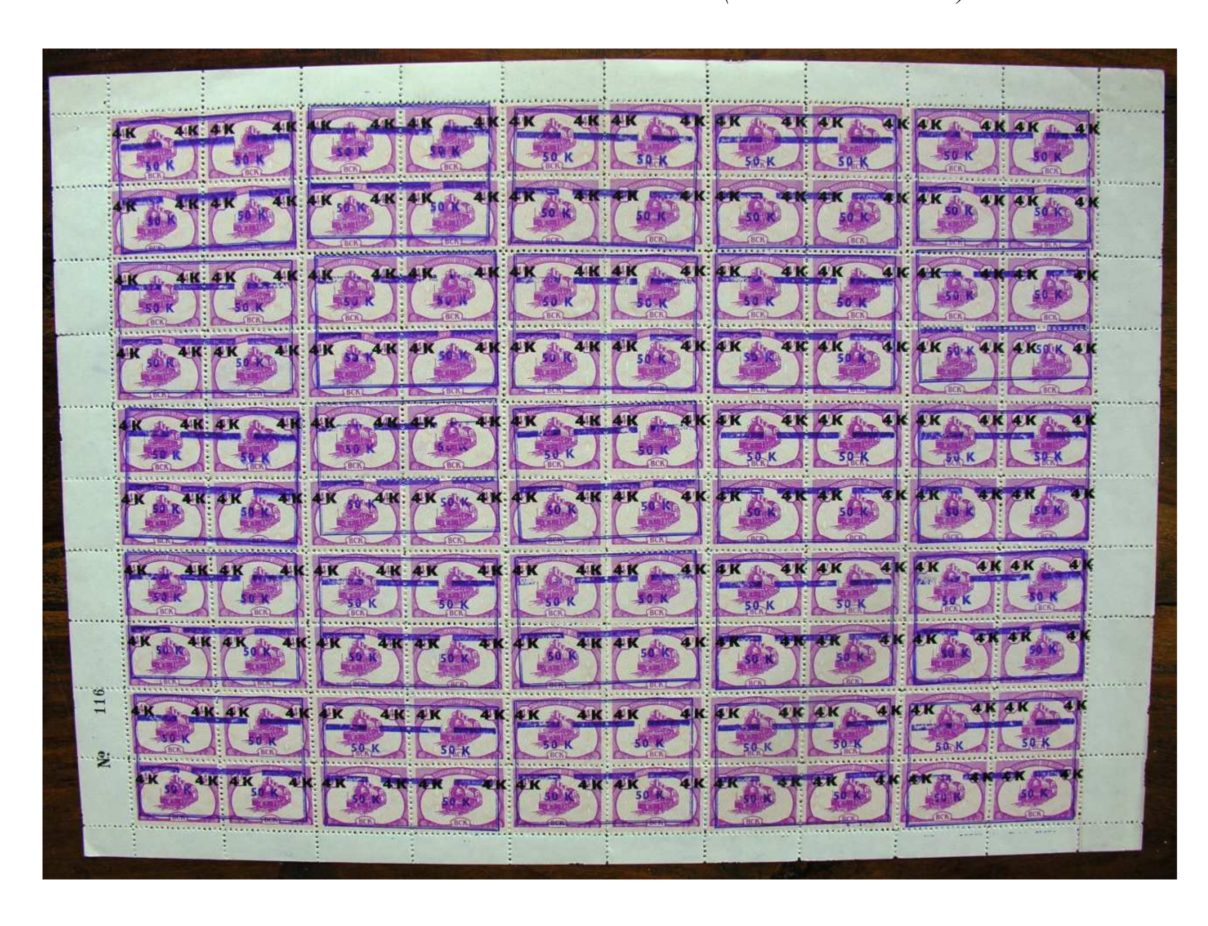
Il existe des feuilles complètes.



Feuille de 100 x 5K / 4K / 4 F lilas-rose. (Coll .Karel Laloo)



Feuille de 100 x 5K / 3K / 3 F vert. (Coll .Karel Laloo)



Feuille de 100 x 50K / 4K / 4 F lilas-rose. (Coll .Karel Laloo)

- <u>Lettres de voiture.</u>

Les lettres de voitures avec des timbres de la 3ème et/ou la 4ème série sont vendues environ 150€. Celles comportant des timbres surchargés KDL sont bien plus rares, et plus avec le 2K.

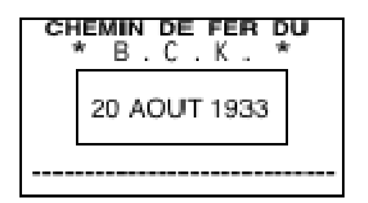
- <u>Courrier avec cachet CFK-I.</u>

Les cartes postales avec cachet CFK-I sont vendues au alentour de 125 €.

6.Les oblitérations connues

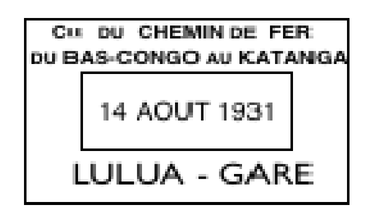
A. CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA (B.C.K.) : 7 types rectangulaires, 2 circulaires.

Type BCK-I – Rectangle extérieur de 41 x 24 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER DU / BCK (ces initiales entre deux étoiles noires). Dans la partie inférieure, une ligne de petits traits. Dans le rectangle central, la date.





Type BCK-II – Rectangle extérieur de 42 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle Cie DU CHEMIN DE FER / DU BAS-CONGO AU KATANGA. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.

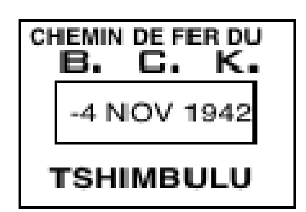




Type BCK-III – Rectangle extérieur de 40 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER / DU B.C.K.. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.



Type BCK-IV – Rectangle extérieur de 40 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER DU / B.C.K.. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.





Type BCK-V – Rectangle extérieur de 40 x 26 mm. Divisé en 3 compartiments par deux lignes horizontales. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle Cie DU CHEMIN DE FER DU / BAS-CONGO AU KATANGA. Dans la partie centrale, la date et dans la partie inférieure, le nom de la localité.





Type BCK-VI – Rectangle extérieur de 40 x 26 mm. Divisé en 3 compartiments par deux lignes horizontales. Dans la partie supérieure et/ou inférieure, le nom de la localité. Dans le compartiment central, la date.





Type BCK-VII – Rectangle extérieur de 70 x 21 mm. Légende sur trois lignes séparées par de fins traits CHEMIN DE FER DU B.C.K. / date / JADOTVILLE USINES. Dans le compartiment central, la date.

CHEMIN DE FER DU B.C.K.
13 AVRIL 1932
JADOTVILLE USINES



Type BCK-VIII – Cercle extérieur de 28 mm. Légende à l'intérieur du cercle CHEMIN DE FER / NORD. Au centre, dans la partie haute, en caractères plus petits, sur quatre lignes DU / BAS-CONGO / AU / KATANGA.





Type BCK-IX– Double cercle extérieur de 45 mm, épais de 1,5 mm et 0,2 mm. Légende à l'intérieur du cercle Cie DU CHEMIN DE FER / ELISABETHTVILLE. Au centre, dans la partie haute, en plus petits caractères sur trois lignes DU BAS-CONGO / AU KATANGA / date.



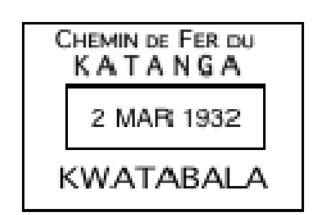


Sont connus :

- o type BCK-II : Contrôle des ..., Elisabethville-arrivée, Elisabethville-départ, Luluabourg, Lulua-gare (1931), Luputa (1931), Mweka, Port-Franqui, Port-Franqui-Transit
- o type BCK-III : Chef Garde N.., Dilolo, Elisabethville-Départ, Jadotville-Magasin-Départ, Kolwezi, Luena, Lulua-Gare
- o type BCK-IV : Lulua-Gare, Lubudi, Kamina, Tshimbulu
- o type BCK-V : Jadotville-Magasin
- o type BCK-VI : Bukama (1929), DOM, Malu-Malu, Pebeangu
- o type BCK-VII : Jadotville-Usines (1932)
- o type BCK-IX : Elisabethville

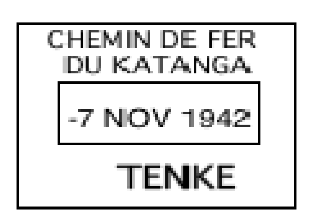
B. CHEMIN DE FER DU KATANGA (C.F.K.) : 4 types rectangulaires.

Type CFK-I – Rectangle extérieur de 38 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER DU / KATANGA. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.

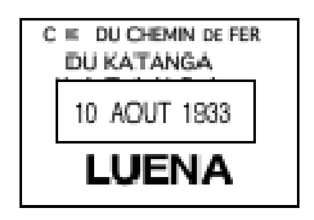




Type CFK-II – Rectangle extérieur de 38 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER / DU KATANGA. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.



Type CFK-III – Rectangle extérieur de 38 x 25 mm à bords arrondis. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle Cie DU CHEMIN DE FER / DU KATANGA. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.



Type CFK-IV – Rectangle extérieur de 52 x 27 mm. Divisé en 3 compartiments par deux lignes horizontales. Légende : dans la partie supérieure ; CHEMIN DE FER DU KATANGA ; dans le compartiment inférieur, le nom de la gare ; dans le compartiment central, la date.

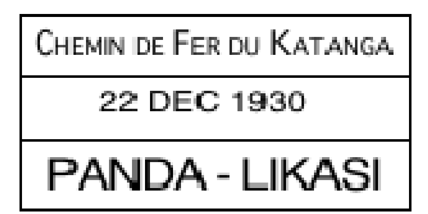
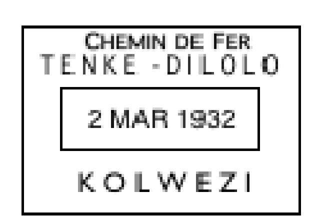


Illustration d'après Dufour : « 50 ans d'histoire postale ».

Sont connus :
- type CFK-I : Chinzenda (1911), Elisabethville (1912), Inspection des Mouvements (1913), Km? 40, Kwatabala, Luena (1929), Musoshi (1914), Sofumwango ((1914), Mokambo (1913), Kamatanda (1923).
- type CFK-II : Départ-Nord, Etoile du Congo, Tenke
- type CFK-III : Géomines (1932), Kalule-Sud (1934), Luena (1933), Panda (1932), Sakania (1933)
- type CFK-IV : Panda-Likasi (cfr. Dufour)

C. **CHEMIN DE FER TENKE - DILOLO (L.K.D.)** : 1 type rectangulaire.

Type LKD-I – Rectangle extérieur de 38 x 25 mm. Légende dans la partie supérieure du grand rectangle CHEMIN DE FER / TENKE - DILOLO. Dans la partie inférieure, le nom de la localité. Dans le rectangle central, la date.



Sont connus : Kolwezi (1932), Mutshatsha (1931)

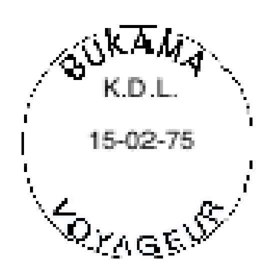
D. **CHEMIN DE FER KINSHASA – DILOLO – LUBUMBASHI (K.D.L.)**: 3 types circulaires.

Type KDL-I – Cercle extérieur fin de 28 mm. Légende à l'intérieur du cercle LUBUMBASHI-TAXATION / DEPART 1. Au centre, dans la partie haute, sur deux lignes K.D.L. / date.





Type KDL-II – Cercle extérieur fin de 28 mm. Légende à l'intérieur du cercle BUKAMA / VOYAGEUR. Au centre, dans la partie haute, sur deux lignes K.D.L. / date.





Type KDL-III – Cercle extérieur fin de 28 mm. Légende à l'intérieur du cercle KABONGO. Au centre, dans la partie haute, sur deux lignes K.D.L. / date.





E. ANNULATIONS DIVERSES :

1. Des annulations par dateur ou manuscrites existent.

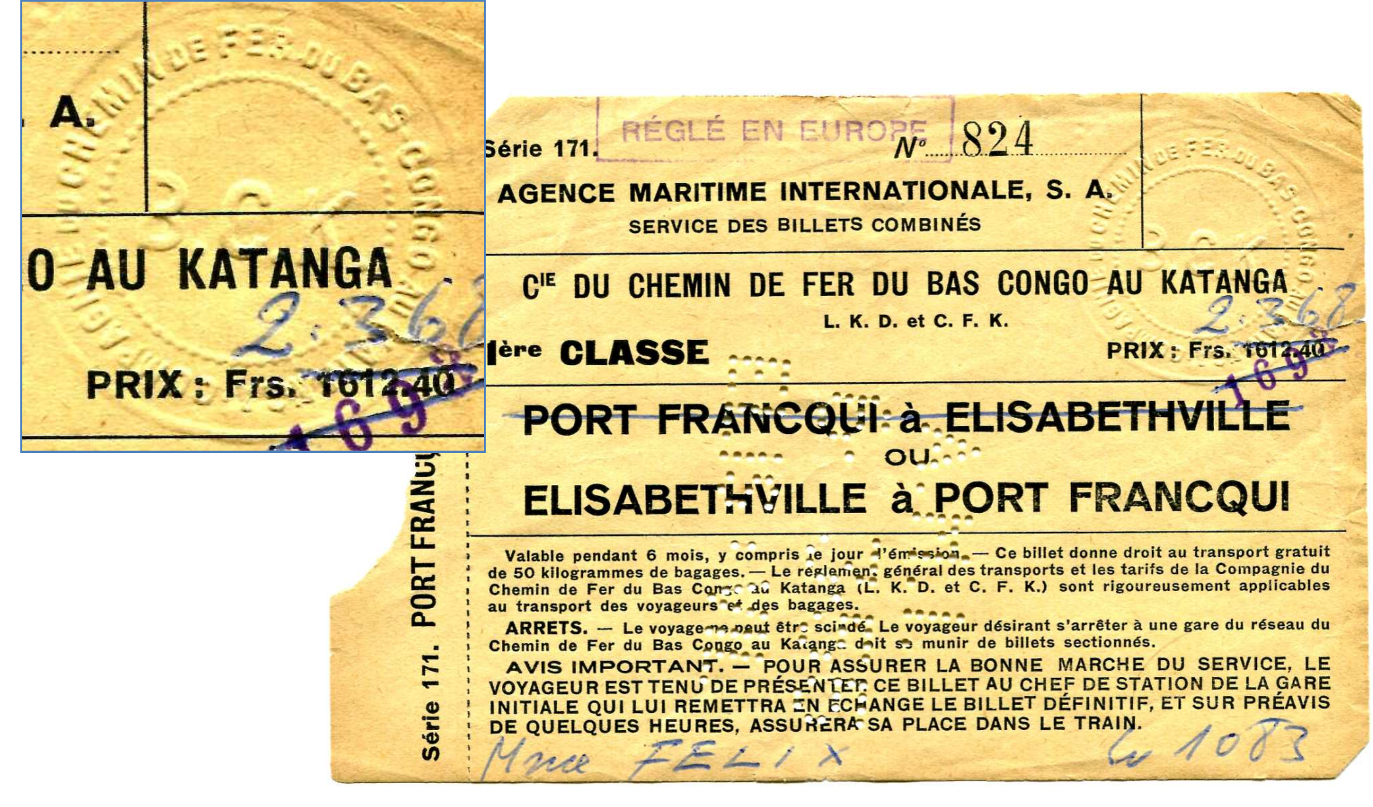


Annulation par dateur (20/12/50) sur timbre de la deuxième série.



Annulation manuscrite sans date sur timbres de la 3ème série sur un fragment de lettre de voiture.

2. il existe un tampon à sec qui servait à valider les billets de voyage. Il comprend deux cercles extérieurs avec entre ces deux cercles la légende COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA sur tout son pourtour et au centre, en lettres plus épaisses, B.C.K..



Série 171. RÉGLÉ EN EUROPE N° 824

AGENCE MARITIME INTERNATIONALE, S. A.

SERVICE DES BILLETS COMBINÉS

C^IE DU CHEMIN DE FER DU BAS CONGO AU KATANGA

L. K. D. et C. F. K.

1ère CLASSE

PRIX : Frs. 1612,40

PORT FRANCQUI à ELISABETHVILLE

OU

ELISABETHVILLE à PORT FRANCQUI

Valable pendant 6 mois, y compris le jour d'émission. — Ce billet donne droit au transport gratuit de 50 kilogrammes de bagages. — Le règlement général des transports et les tarifs de la Compagnie du Chemin de Fer du Bas Congo au Katanga (L. K. D. et C. F. K.) sont rigoureusement applicables au transport des voyageurs et des bagages.

ARRETS. — Le voyage ne peut être scindé. Le voyageur désirant s'arrêter à une gare du réseau du Chemin de Fer du Bas Congo au Katanga doit se munir de billets sectionnés.

AVIS IMPORTANT. — POUR ASSURER LA BONNE MARCHE DU SERVICE, LE VOYAGEUR EST TENU DE PRÉSENTER CE BILLET AU CHEF DE STATION DE LA GARE INITIALE QUI LUI REMETTRA EN ECHANGE LE BILLET DÉFINITIF, ET SUR PRÉAVIS DE QUELQUES HEURES, ASSURERA SA PLACE DANS LE TRAIN.

Série 171. PORT FRANCQUI

7.Courriers avec cachet du C.F.K.



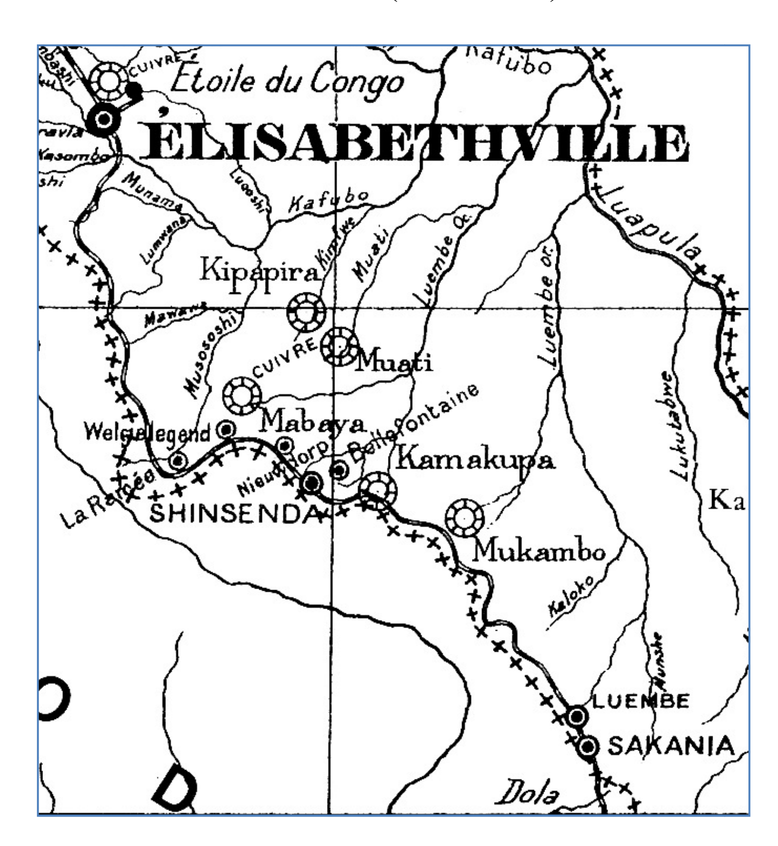


CHINZENDA. Deux cartes postales écrites les 4 janvier et 26 juillet 1911 par le Chef de Gare de Chinzenda, F. Nils, et expédiées via Sakania (5-01-1911 et 27-07-1911) et Capetown vers Faux (France) où elles parviennent les 6 février et 21 août 1911.
Cachet CFK-I et griffe linéaire à l'encre mauve.



Gare de TSHINSENDA au kilomètre 126 depuis la frontière. (MRAC)
Peut-être le Chef de gare F. Nils se trouve-t-il parmi eux?

Notons que l'on retrouve trois dénominations pour cette station :
Shinsenda (voir carte géographique), Tshinsenda (gare et griffe linéaire)
et Chinzenda (cachet CFK).





ÉLISABETHVILLE. Carte postale expédiée par le Chef-Garde Bombeke, le 16 octobre 1912 à destination de Molenbeek (Bruxelles) où elle parvient le 9 novembre 1912.
Cachet CFK-I.



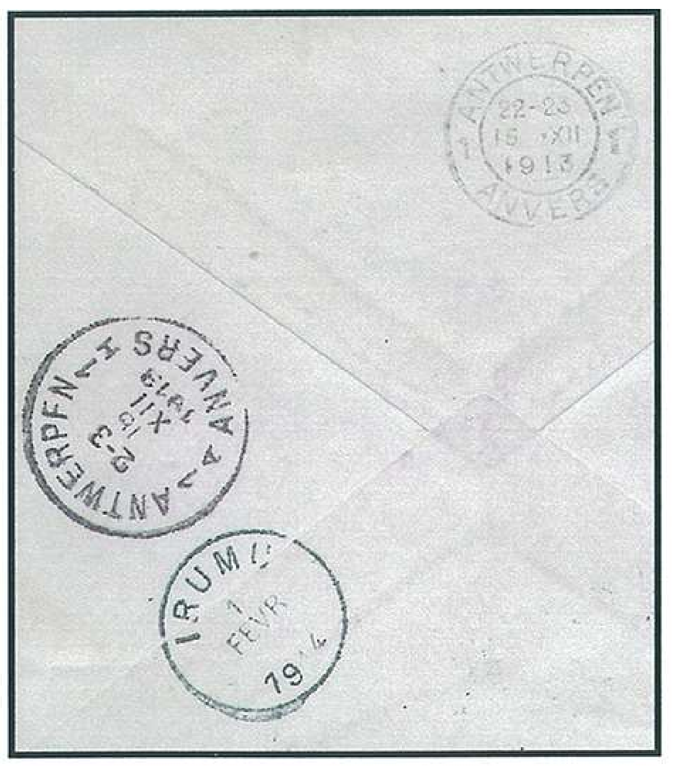
1912, gare d'Élisabethville (Km 255), visible sur la carte postale entre les deux bâtiments.



ÉLISABETHVILLE. Carte postale expédiée le 2 juillet 1913
à destination de Gedinne (Belgique).
Cachet CFK-I.

Courrier entrant expédié du Caire le 8/12/1913 via Anvers (15/12/13 – 16/12/13) vers Irumu et expédié par le CFK vers SOFUWMANGI où il parvient le 25/03/1/14. Cachet CFK-I.

(Coll. Privée)



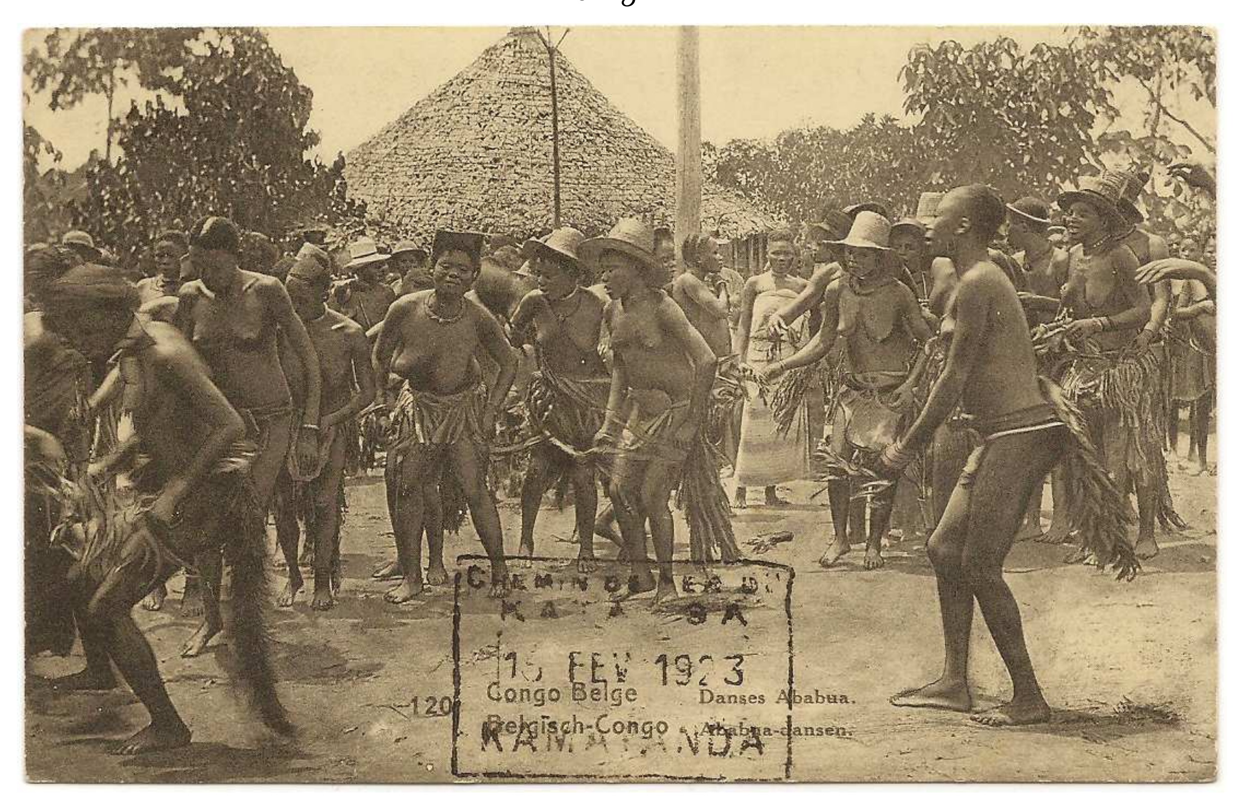
Cachets de transit au verso.





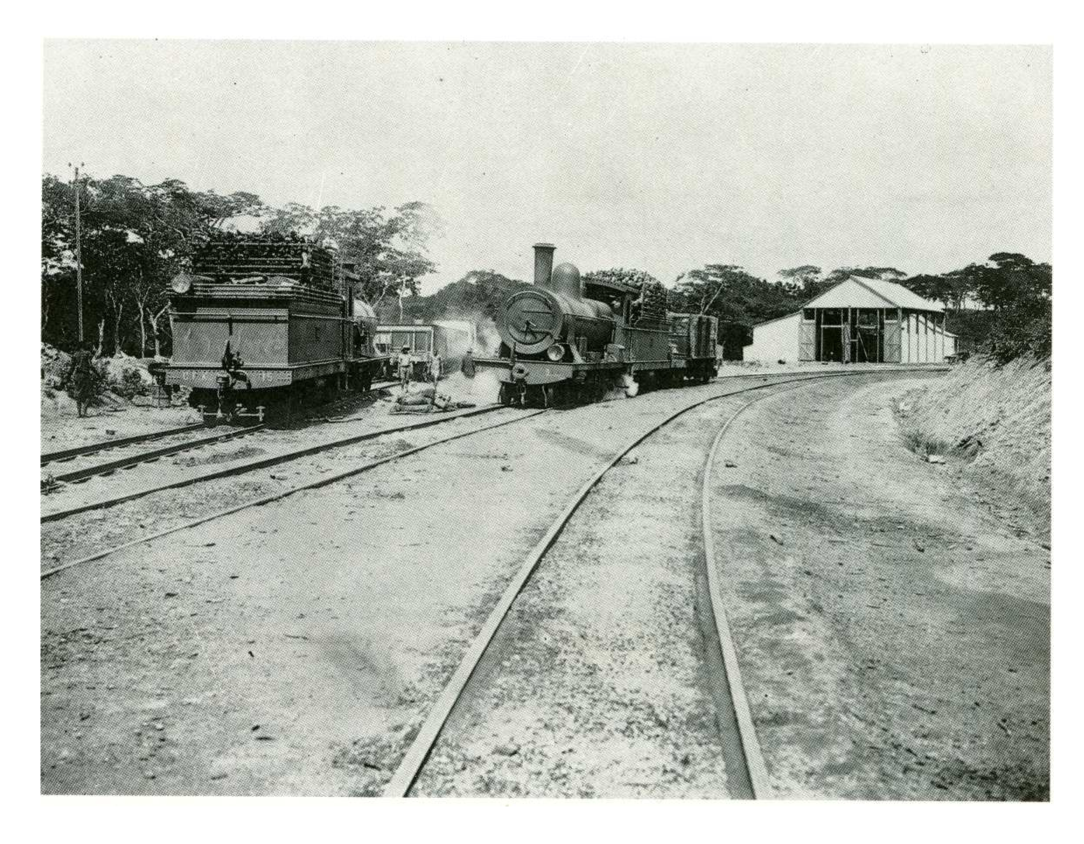
MUSHOSHI. Carte postale écrite le 20 juillet 1914 par le Chef de Station de Mushoshi, A. Delcourt et expédiée via Sakania (23 juillet 1913) à destination de Sydney (Australie).
Cachet CFK-I.

Mushoshi est situé sur la ligne Sakania – Elisabethville au kilométre 176,
soit 79 km au S.E. d'Élisabethville (km 255).

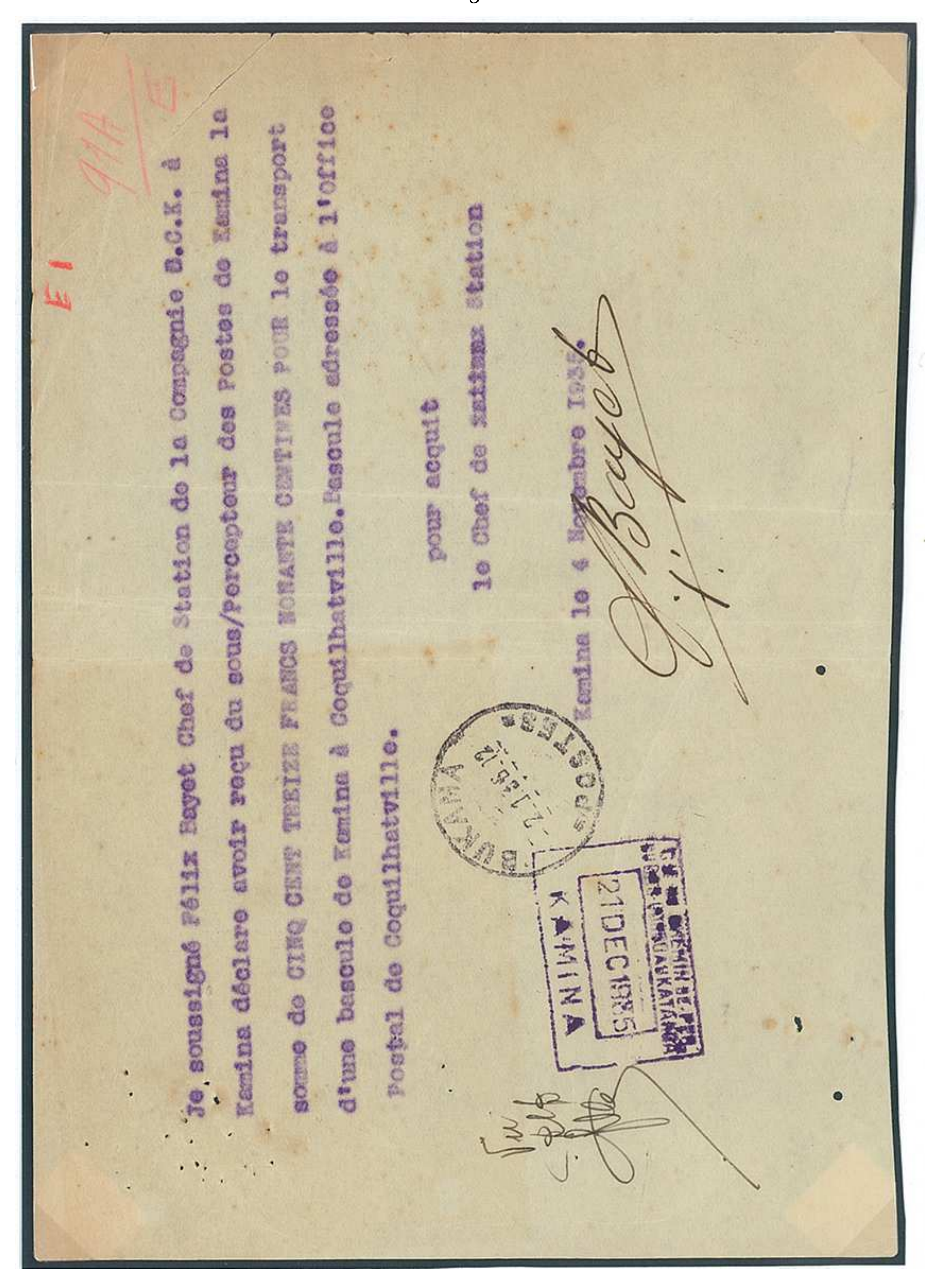


KAMATANDA. Carte vue avec cachet CFK-I daté du 15 février 1923. (Coll. Harry Webers)

*Katamanda est situé sur la ligne Elisabethville- Bukama au kilométre 391,
soit 141 km au N.O. d'Élisabethville (km 255) et 25 km avant Kambove (km 416).*



*Gare de Kamatanda avec deux locomotives C.F.K. type 4-8-0, chargement de bois effectué.
(MRAC)*



Je soussigné Félix Bayet Chef de Station de la Compagnie B.C.K. à Kamina déclare avoir reçu du sous/Percepteur des Postes de Kamina la somme de CINQ CENT TREIZE FRANCS NONANTE CENTIMES POUR le transport d'une bascule de Kamina à Coquilhatville. Bascule adressée à l'office Postal de Coquilhatville.

pour acquit

le Chef de Station

Kamina le 4 Novembre 1935.

BUKAMA POSTES

21 DEC 1935 KAMINA

Reçu délivré le 4 novembre 1935 par le Chef de Station de Kamina pour le transport d'une bascule vers Coquilhatville. Cachet BCK-II (21/12/35) et Bukama,7A1-Dmyt (02/01/36).

(Coll. Privée)



Lettre expédiée en recommandé depuis la station de SOFUMWANGO par le Chef de Gare A.Delcourt le 10 mai 1914 à destination de La Havane (Cuba).Passage par Élisabethville le 16 mai 1914 et New-York le 17 juin 1914. Arrivée à destination le 22 juin 1914.



1913. Photo de la station de SOFUWMANGO.
Modèle classique de gare ou station C.F.K. au début de l'exploitation.
Sofumwango est situé sur la ligne Elisabethville - Bukama au kilométre 317,
soit 62 km au N.O. d'Élisabethville (km 255).

Tarif international = 25 c. pour un lettre de 15 gr.
+ 25 c. par échelon supplémentaire de 15 gr.
Droit fixe de recommandation = 25 c. tarif unique.

Affranchissement mixte « bilingues 1910 » de 90 c. au dos ; 15 c de trop pour une lettre de 30 gr.

Cachet d'Élisabethville, 1.2 – tDMY. + Cachet CFK-I de Sofumwango.

Griffe linéaire à l'encre mauve de Sofumwango.

Croix bleue au crayon = recommandé pris en charge par la poste anglaise.

Cette lettre comporte cinq particularités.

- La destination de La Havane est peu courante à cette époque.
- rare cachet CFK-I de Sofumwango. Et les cachets CFK-I sont rares sur cartes postales mais plus encore sur lettre.
- rare affranchissement de 100 % au dos.
- le 15 c. en haut à droite RECOUVRE un autre 15 c. avec bord de feuille numéroté 497 et oblitéré du cachet Élisabethville, 1.2- tDMY (19 mars 1914) provenant d'un précédent courrier, peut-être une taxation, car …
- ce courrier a été recomposé en retournant une ancienne enveloppe. Il s'agit d'une lettre expédiée de Vienne le 14 février, à destination de Sofumwango avec cachet de passage d'Élisabethville le 19 mars 1914.

REGARDEZ BIEN À L'INTÉRIEUR DE VOS LETTRES. IL PEUT Y AVOIR DES SURPRISES !



Intérieur de la lettre expédiée en recommandé depuis la station de SOFUMWANGO par le Chef de Gare A.Delcourt le 10 mai 1914 à destination de La Havane (Cuba).

8.Etude sur l'utilisation des oblitérations connues

Fréquence des cachets. (étude portant sur 105 timbres et courriers)

	Timbre CB	1ère série	2ème série	3ème série	4ème série	Courrier Carte postale	Lettre voiture	Total
BCK-I	1							1
BCK-II		3	14					17
BCK-III		18	6				1 (fragment)	25
BCK-IV		1						1
BCK-V			1					1
BCK-VI		7						7
BCK-VII	1	4						5
BCK-VIII			2					2
BCK-IX		5						5
CFK-I	1	2				9		12
CFK-II		4						4
CFK-III	5							5
CFK-IV								
LKD-I	4							4
KDL-I							6	6
KDL-II				2			1	3
KDL-III							2	2
DATEUR SIGNATURE			1	2				3

De cette étude il ressort que :

Les cachets BCK-III sont les plus communs, suivi des BCK-II et les CFK-I. Ces derniers sont les seuls connus sur courrier ou cartes postales ayant voyagé.

Les cachets BCK sont plus fréquents que les CFK. Les LKD sont les plus rares et ne se rencontrent que sur des timbres du Congo Belge.

Les CFK sont les cachets les plus anciens (c'était aussi la première société en activité ; 1910) mais on les retrouve également sur la 1ère série de 1942.

Une gare pouvait avoir plusieurs types de cachets ; Elisabethville-départ : BCK-II et BCK-III, Lulua-Gare : BCK-III et BCK-IV.

Bizarrement, DILOLO et TENKE n'ont pas le cachet LKD mais BCK-III ((Dilolo) et CFK-II (Tenke).

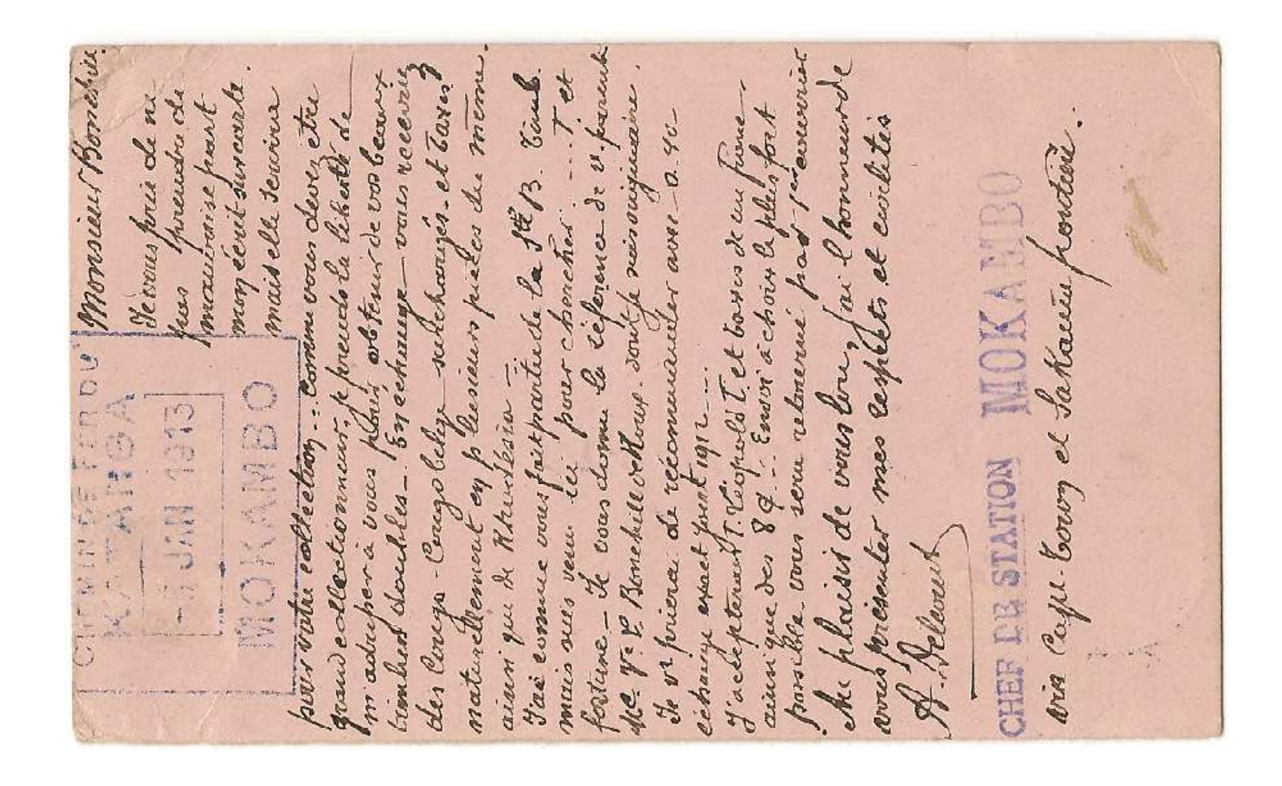
La date la plus récente est 1975 sur des lettres de voitures avec des 3ème et 4ème série.

Les cachets antérieurs à 1942, date d'émission des premiers timbres propres du BCK, se retrouvent uniquement sur des « Vloors » de 1923 et des « Stanley » de 1932 du Congo Belge ou en ajout sur des cartes postales, courrier ou papier administratif. Le cachet le plus ancien est un CFK-1 avec la date du 4 janvier 1911 sur une carte postale.

9.Griffes linéaires

On trouve plusieurs sortes de griffes linéaires sur les premières cartes postales. Elles appartenaient à la station de chemin de fer et si elles accompagnent souvent un cachet de la compagnie, elles non jamais servies à oblitérer du courrier.







(Coll. Harry Webers)



(Coll. Harry Webers)

10.Train Royal

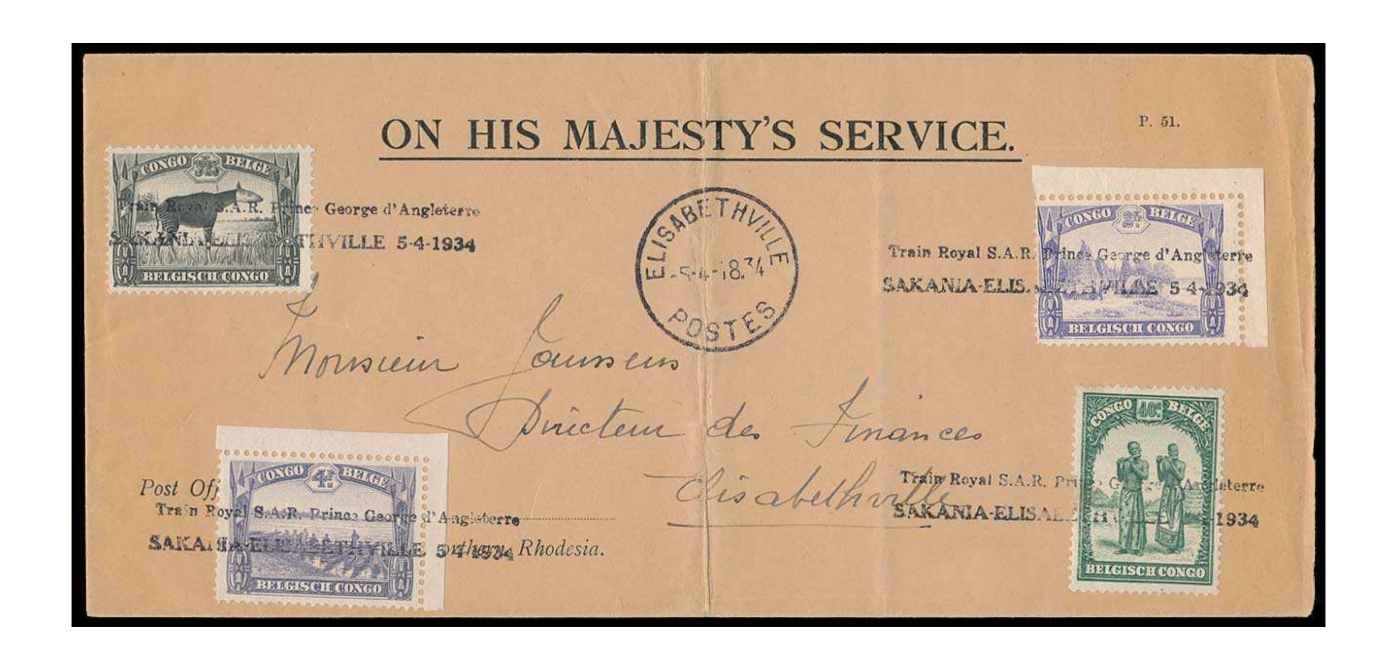

Le Prince Georges d'Angleterre, 1902 – 1942.

Le Prince Georges d'Angleterre, futur Duc de Kent, emprunta en avril 1934, la ligne de SAKANIA - ÉLISABETHVILLE et celle de TENKE - DILOLO au retour d'un voyage en Afrique du Sud.

Le Contrôleur des P.T.T. de la province de Katanga prescrivit l'apposition sur le courrier du Prince et de sa suite, d'un cachet spécial au « Train Royal » sur deux lignes, l'un pour le trajet Sakania – Élisabethville et l'autre pour le trajet Tenke – Dilolo.

Ces cachets sont souvent de complaisance.

Cette initiative du haut fonctionnaire ne reçu pas l'approbation du Ministre compétent. (cfr Dufour)



Fragment de lettre avec le cachet double « Train Royal S.A.R. Prince George d'Angleterre » et « SAKANIA – ÉLISABETHVILLE 5-4-1934»
Cachet d'arrivée à Élisabethville le 5-4-34.
(Coll. Privée)



Lettrer avec les cachets doubles « Train Royal S.A.R. Prince George d'Angleterre » /
« SAKANIA – ÉLISABETHVILLE 5-4-1934»
et « Train Royal S.A.R. Prince George d'Angleterre » /
« ÉLISABETHVILLE – DILOLO 7-4-1934»

Cachet d'Élisabethville le 6-04-34.



Au dos :
Cachet de passage par Dilolo le 7-04-34.
Cachet d'arrivée à Élisabethville le 12-04-34.

Train Royal : rare courrier ayant vraiment voyagé.

11.Conclusion

Les colis-postaux du B.C.K. ont déjà été étudiés à plusieurs reprises mais aucune mise à jour des cachets n'a été entreprise depuis le livre « 50 ans d'histoire Postale » de J. Dufour (1962).

Cette liste comprend tous les cachets que j'ai pu rencontrer dans ma collection et autres. J'estime qu'elle n'est pas complète au regard du nombre important de gares et stations qui existaient à coté de celles référencées dans cette étude.

Toute aide et contribution permettant de compléter la liste des localités et services inscrits sur ces cachets sera la bienvenue.

Je remercie Mrs Patrick Maselis, Karel Laloo, Harry Webers et toute la rédaction pour leur aide précieuse.

(Tous les éléments illustrés proviennent de la collection de l'auteur sauf précisé).



(Coll. SNCF)

SUMMARY:

The B.C.K. (chemin de fer du Bas-Congo au Katanga) company operated the networks of 4 railway companies;

- Sakania - Elizabethville - Bukama = C.F.K. (Chemin de Fer du Katanga)
- Bukama - Port Franqui = B.C.K. (chemin de fer du Bas-Congo au Katanga)
- The Bukama network - Port Franqui ; Tenke - Dilolo and Port Franqui - Leopoldville becomes L.K.D. (Chemin de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo) in 1927
- After the merger in 1952 of this network with that of the C.F.K., the company is called K.D.L. (chemin de fer Katanga-Dilolo-Léopoldville).

BCK remains the operator and becomes K.D.L. (Chemin de fer Kinshasa-Dilolo-Lubumbashi) after the independence in 1960.

The 4 sets of the B.C.K. parcel post have been studied repeatedly but no update of the cancels had been made since J. Dufour's book "Belgian Congo, 50 Years Postal History" (1962).

I have been able to indentify 17 types of cancels: BCK: 9, CFK: 4, LKD: 1 and KDL: 3. The earliest date is January 1911 (CFK) and the latest is 1975 (KDL).

These cancels were used administratively and could be added onto mail or parcel post which appeared in 1942 and were used to pay for the transportation of small packages.

The cancels are those of my collection and other's but is certainly not exhaustive given the large number of stations that existed next to those referenced in this study.

Any help or contribution to complete the list of types or locations and services will be welcome.

SAMENVATTING:

De B.C.K (chemin de fer du Bas-Congo au Katanga) beheerde de netwerken van 4 spoorwegmaatschappjien;

- Sakania - Elizabethville - Bukama = C.F.K. (Chemin de Fer du Katanga)
- Bukama - Port Franqui = B.C.K. (chemin de fer du Bas-Congo au Katanga)
- De spoorlijn Bukama - Port Franqui ; Tenke - Dilolo en Port Franqui - Leopoldville wordt L.K.D. (Chemin de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo) in 1927
- Na fusie van dit netwerk met deze van de C.F.K. in 1952, noemde het bedrijf zich K.D.L. (chemin de fer Katanga-Dilolo-Léopoldville).

BCK bleef de operatoren en wordt K.D.L. (Chemin de fer Kinshasa-Dilolo-Lubumbashi) na de onafhankelijkheid in 1960.

De 4 reeksen van B.C.K. postpakketten zijn sinds lang bestudeerd, maar geen update van de stempels werd ondernomen sinds het boek "Belgisch Congo, 50 Jaren Postgeschiedenis" van Jean Dufour (1962).

Ik kon 17 soorten stempels onderscheiden: BCK: 9, CFK: 4, LKD: 1 en KDL : 3. De vroegste stempel dateert van januari 1911 (CFK) en de laatste van 1975 (KDL).

Deze stempels werden administratief gebruikt en werden soms bijgevoegd op mail of postkaarten. Wanneer de eerste BCK postpaketten reeks in 1942 verscheen, stempelde ze deze af als betaling voor het vervoer van kleine goederen.

Deze lijst omvat alle stempelssoorten ontmoet in mijn verzameling en deze van anderen maar is volgens mij niet volledig gezien het grote aantal stations die toen bestonden.

Elke hulp of bijdrage om deze lijst te vervolledigen is welkom.